

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 3 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1992	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 51

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2027

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο Νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

1. Κυρούται και έχει την ισχύ νόμου, σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μετά του παραρτήματος αυτής, μεταξύ των Κυβερνήσεων της Ελληνικής Δημοκρατίας και των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, που υπογράφτηκε την 31η Ιουλίου 1991.

2. Τα κείμενα της ανωτέρω Συμφωνίας και του παραρτήματος αυτής, σε πρωτότυπο στις γλώσσες ελληνική και αγγλική είναι τα ακόλουθα:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής,

Επιθυμούσες την προαγωγή ενός διεθνούς συστήματος αεροπορικών μεταφορών με σκοπό να προσφέρουν στο επιβατικό και μεταφορικό κοινό την ευρύτερη ποικιλία επιλογής δρομολογίων,

Επιθυμούσες να διευκολύνουν τη διεύρυνση των ευκαιριών των διεθνών αεροπορικών μεταφορών,

Επιθυμούσες να διασφαλίσουν το μέγιστο βαθμό προστασίας και ασφάλειας στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και επανεπιβεβαιούσες τη σοβαρή τους ανησυχία σχετικά με ενέργειες ή απειλές εναντίον της ασφάλειας αεροσκαφών, οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την προστασία ατόμων ή περιουσιακών στοιχείων, και που επηρεάζουν δυσμενώς τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

Αποτελούσες Συμβαλλόμενα Μέρη της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία ετέθη προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και

Επιθυμούσες να συνάψουν μια νέα Συμφωνία, η οποία να καλύπτει όλες τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές σε αντικατάσταση της Προσωρινής Συμφωνίας του 1985 και του Μνημονίου του 1985, όπως τροποποιήθηκαν και παρετάθησαν μέχρι τις 25 Οκτωβρίου 1991.

Συμφώνησαν τα ακόλουθα:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά, ο όρος:

α) "ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ" σημαίνει για την Ελλάδα, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ή τη διάδοχο αυτής Υπηρεσία, για δε τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής σημαίνει το Υπουργείο Μεταφορών ή τη διάδοχο αυτού Υπηρεσία.

β) "ΣΥΜΦΩΝΙΑ" σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και τις οποιεσδήποτε τροποποιήσεις τους.

γ) "ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ" σημαίνει οποιοδήποτε δρομολόγιο που εκτελείται με αεροσκάφος για τη δημόσια μεταφορά κίνησης επιβατών, αποσκευών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, με αμοιβή ή εκμίσθωση.

δ) "ΣΥΜΒΑΣΗ" σημαίνει τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία η οποία ετέθη για υπογραφή στο Σικάγο, στις 7 Δεκεμβρίου 1944 και περιλαμβάνει:

ι) Οποιαδήποτε τροποποίηση η οποία τέθηκε σε ισχύ σύμφωνα με το Άρθρο 94 (Α) της Σύμβασης και κυρώθηκε από αμφότερα τα Μέρη, και

ιι) Οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιαδήποτε τροποποίησή του η οποία υιοθετήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 90 της Σύμβασης καθ' ο μέτρο, το εν λόγω Παράρτημα ή τροποποίηση ευρίσκονται σε ισχύ, οποτεδήποτε, για αμφότερα τα Μέρη.

ε) "ΟΡΙΣΘΕΙΣΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ" σημαίνει την αεροπορική εταιρεία η οποία έχει ορισθεί και εξουσιοδοτηθεί, σύμφωνα με το Άρθρο 3 της παρούσας Συμφωνίας.

στ) "ΤΙΜΗ" σημαίνει οποιοδήποτε ναύλο, κόμιστρο ή επιβάρυνση για τη μεταφορά επιβατών (και των αποσκευών τους) και/ή φορτίου (εξαιρουμένου του ταχυδρομείου) για αεροπορική μεταφορά, ο οποίος χρεώνεται από τις αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων και των πρακτόρων τους, καθώς και τις προϋποθέσεις οι οποίες διέπουν τη διάθεση παρομοίου ναύλου, κομίστρου ή επιβάρυνσης.

ζ) "ΕΞΙΣΩΣΗ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΥ" σημαίνει το δικαίωμα καθιέρωσης, σε οποιοδήποτε χρόνο, χρησιμοποιώντας τις έκτακτες διαδικασίες, ενός ειδικού ή ουσιαστικά όμοιου τιμολογίου μεταξύ των ιδίων σημείων, επί μιας κατευθείαν, επί γραμμής ή μεταξύ γραμμών βάσεων, ανεξάρτητα από τις υφιστάμενες διαφορές στις επιχειρησιακές συνθήκες που σχετίζονται με αεροδρόμια, διαδρομή, απόσταση, χρόνο, συνδέσεις, τύπο αεροσκάφους διαρρύθμιση αεροσκάφους ή αλλαγή αεροσκάφους.

η) "ΔΙΕΘΝΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ" σημαίνει τα αεροπορικά δρομολόγια τα οποία διέρχονται δια του εναερίου χώρου υπεράνω της επικρατείας περισσότερων του ενός, Κρατών.

θ) "ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΓΙΑ ΜΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥΣ ΣΚΟΠΟΥΣ" σημαίνει την προσγείωση για οποιοδήποτε σκοπό άλλον από την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, αποσκευών, φορτίου και/ή ταχυδρομείου (για αεροπορική μεταφορά).

ι) "ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ" σημαίνει τα υπό την κυριαρχία, δικαιοδοσία, προστασία ή κηδεμονία ενός Μέρους εδάφη και τα παρακείμενα αυτών χωρικά ύδατα.

ια) "ΤΕΛΟΣ ΧΡΗΣΤΗ" σημαίνει το τέλος το οποίο επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες για την παροχή αερολιμενικών, αεροναυτιλιακών ή για την ασφάλεια της αεροπορικής ιδιοκτησίας, ή διευκολύνσεων, και

ιβ) "ΠΛΗΡΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ" σημαίνει το άμεσο κόστος παροχής υπηρεσιών συν μια λογική επιβάρυνση για διοικητικά γενικά έξοδα.

Άρθρο 2
Παραχώρηση Δικαιωμάτων Εκμετάλλευσης

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος χορηγεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα κατωτέρω δικαιώματα εκμετάλλευσης για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους:

(α) το δικαίωμα της υπέρπτησης της επικράτειάς του, χωρίς προσγείωση.

(β) Το δικαίωμα της προσγείωσης στην επικράτειά του για σκοπούς μη εμπορικούς.

(γ) Δικαιώματα τα οποία καθορίζονται άλλως στην παρούσα Συμφωνία.

2. Τα οριζόμενα στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου δεν δύνανται να θεωρηθούν ότι παρέχουν στις αεροπορικές εταιρείες του ενός Μέρους το δικαίωμα να εκτελούν αερομεταφορές μεταξύ σημείων τα οποία ευρίσκονται στην επικράτεια του άλλου Μέρους.

Άρθρο 3
Ορισμός και Εξουσιοδότηση

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να ορίζει μία ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες να εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία και να ανακαλεί ή να τροποποιεί τους ορισμούς αυτούς. Οι εν λόγω ορισμοί θα διαβιβάζονται εγγράφως στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μέσω της διπλωματικής οδού και θα βεβαιώνουν κατά πόσον η αεροπορική εταιρεία είναι εξουσιοδοτημένη να εκτελεί το είδος της αεροπορικής μεταφοράς, το οποίο προσδιορίζεται στο Παράρτημα.

2. Αμέσως μετά τη λήψη ενός παρόμοιου ορισμού και των αιτήσεων, σύμφωνα με τους καθορισμένους τύπους και τρόπους, από την ορισθείσα αεροπορική εταιρεία για την άδεια εκτέλεσης δρομολογίων και αδειών τεχνικής εκμετάλλευσης, το άλλο Μέρος θα χορηγεί τις απαιτούμενες εξουσιοδοτήσεις και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική προθεσμία, υπό τον όρο ότι:

(α) Η ουσιαστική κυριότης και ο πραγματικός έλεγχος της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας ανήκουν στο Μέρος, που ορίζει την αεροπορική εταιρεία, ή σε υπηκόους του Μέρους αυτού, ή αμφότερα.

(β) Η ορισθείσα αεροπορική εταιρεία είναι ικανή να ανταποκριθεί στις προβλεπόμενες προϋποθέσεις οι οποίες προσδιορίζονται από τους νόμους και τους κανονισμούς οι οποίοι εφαρμόζονται για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών από το Μέρος το οποίο εξετάζει την αίτηση ή τις αιτήσεις, και

(γ) Το Μέρος το οποίο ορίζει την αεροπορική εταιρεία, τηρεί και εφαρμόζει τους κανόνες οι οποίοι περιλαμβάνονται στο άρθρο 6 (Ασφάλεια Πτήσεων) και στο άρθρο 7 (Αεροπορική Ασφάλεια).

Άρθρο 4
Ανάκληση Εξουσιοδότησης

1. Κάθε Μέρος δύναται να ανακαλεί, αναστέλλει ή περιορίζει τις ισχύουσες εξουσιοδοτήσεις ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας η οποία έχει ορισθεί από το άλλο Μέρος όταν:

(α) Η ουσιαστική κυριότης και ο πραγματικός έλεγχος της εν λόγω αεροπορικής εταιρείας δεν ανήκουν στο άλλο Μέρος ή στους υπηκόους του άλλου Μέρους ή αμφότερα.

(β) Η αεροπορική εταιρεία παρέλειψε να συμμορφωθεί με τους νόμους και τους κανονισμούς οι οποίοι αναφέρονται στο Άρθρο 5 (ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ) της παρούσας Συμφωνίας ή

(γ) Το άλλο Μέρος δεν τηρεί και δεν εφαρμόζει τους κανόνες οι οποίοι περιλαμβάνονται στο Άρθρο 6 (ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ).

2. Τα δικαιώματα τα οποία καθορίζονται με το παρόν άρθρο θα ασκούνται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Μέρος, εκτός αν απαιτείται άμεση ουσιαστική παρέμβαση για την αποφυγή περαιτέρω μη συμμόρφωσης με τις υποπαραγράφους (1) (β) ή (1) (γ) του παρόντος άρθρου.

3. Το παρόν άρθρο δεν περιορίζει τα δικαιώματα κάθε Μέρους για να αναστείλει, περιορίσει ή θέσει όρους στην εκτέλεση των αεροπορικών δρομολογίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 7 (ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ).

Άρθρο 5
Εφαρμογή Νομοθεσίας

1. Κατά την είσοδο, παραμονή ή έξοδο από την επικράτεια του ενός Μέρους, οι αεροπορικές εταιρείες του άλλου Μέρους θα τηρούν τους νόμους και τους κανονισμούς του Μέρους αυτού, οι οποίοι αναφέρονται στην εκμετάλλευση

και τις πτήσεις των αεροσκαφών.

2. Κατά την είσοδο, την παραμονή ή την έξοδο από την επικράτεια του ενός Μέρους, οι αεροπορικές εταιρείες του άλλου Μέρους θα τηρούν οι ίδιες ή για λογαριασμό των επιβατών, του πληρώματος ή του φορτίου, τους νόμους και τους κανονισμούς του Μέρους αυτού οι οποίοι αναφέρονται στην είσοδο ή αναχώρηση από την επικράτειά του επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου αεροσκάφους (περιλαμβανομένων των κανονισμών εισόδου, ελευθεροεπικοινωνίας, αεροπορικής ασφάλειας, μετανάστευσης, διαβατηρίων, τελωνείων και υγειονομικής κατακράτησης ή στην περίπτωση του ταχυδρομείου, ταχυδρομικών κανονισμών).

Άρθρο 6
Ασφάλεια Πτήσεων

1. Κάθε Μέρος θα αναγνωρίζει ως έγκυρα για το σκοπό της εκτέλεσης των αεροπορικών μεταφορών, οι οποίες προβλέπονται από την παρούσα Συμφωνία, πιστοποιητικά πλωιμότητος, πιστοποιητικά ικανότητος και άδειες που έχουν εκδοθεί ή επικυρωθεί από το άλλο Μέρος και παραμένουν σε ισχύ, υπό τον όρο ότι οι προϋποθέσεις για παρόμοια πιστοποιητικά ή άδειες είναι ίδιες τουλάχιστον με τα κατώτατα πρότυπα, τα οποία έχουν καθιερωθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση. Παρά ταύτα κάθε συμβαλλόμενο Μέρος δύναται να αρνηθεί να αναγνωρίσει ως ισχύοντα, για το σκοπό πτήσης υπεράνω του εδάφους του, πιστοποιητικά ικανότητος και άδειες, τα οποία έχουν χορηγηθεί ή έχουν επικυρωθεί για τους υπηκόους του από το άλλο Μέρος.

2. Κάθε Μέρος δύναται να ζητήσει διαβουλεύσεις αναφορικά με τα πρότυπα ασφάλειας πτήσεων, τα οποία εφαρμόζονται από το άλλο Μέρος και έχουν σχέση με αεροναυτιλιακές διευκολύνσεις, πληρώματα, αεροσκάφη και δρομολόγια των ορισθεισών εταιρειών. Εάν, ύστερα από τη διεξαγωγή των εν λόγω διαβουλεύσεων, ένα από τα Μέρη διαπιστώσει ότι το άλλο Μέρος δεν καθιερώνει και δεν τηρεί πτητικά πρότυπα και προϋποθέσεις ασφάλειας πτήσεων αποτελεσματικά, στους τομείς αυτούς, τα οποία είναι τουλάχιστον ισοδύναμα με τα κατώτατα πρότυπα, που καθιερώνονται με τη Σύμβαση, το άλλο Μέρος θα ειδοποιηθεί για τις διαπιστώσεις και τα μέτρα τα οποία θεωρούνται αναγκαία για τη συμμόρφωση με τα εν λόγω κατώτατα πρότυπα, το δε άλλο Μέρος θα κάνει τις δέουσες διορθωτικές ενέργειες. Κάθε Μέρος επιφυλάσσει το δικαίωμά του να παρακρατήσει, ανακαλέσει ή περιορίσει την εξουσιοδότηση λειτουργίας ή την άδεια τεχνικής εκμετάλλευσης μιας αεροπορικής εταιρείας ή πολλών αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες έχουν ορισθεί από το άλλο Μέρος, στην περίπτωση κατά την οποία το άλλο Μέρος δεν προβεί στις κατάλληλες ενέργειες μέσα σε λογικό χρονικό διάστημα.

Άρθρο 7
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους, κατά το διεθνές δίκαιο, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επανεπιβεβαιώνουν ότι η υποχρέωσή τους να προστατεύουν, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας εναντίον πράξεων παράνομης επέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας Συμφωνίας.

2. Τα Μέρη θα παρέχουν, το ένα προς το άλλο, ύστερα από αίτηση, όλη την αναγκαία βοήθεια για να προληφθούν ενέργειες παράνομης κατακράτησης αεροσκάφους, καθώς και άλλες παράνομες ενέργειες εναντίον της ασφάλειας των επιβατών, του πληρώματος, του αεροσκάφους, των αεροδρομίων και των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων καθώς επίσης και οποιασδήποτε άλλης απειλής εναντίον της αεροπορικής ασφάλειας.

3. Τα Μέρη θα ενεργούν, σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης περί Παραβάσεων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων, οι οποίες διενεργούνται επί Αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκυο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομης Κατακράτησης Αεροσκάφους, η οποία υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Σύμβασης για την Καταστολή Παρανόμων Πράξεων εναντίον της ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971.

4. Στις αμοιβαίες σχέσεις τους, τα Μέρη θα ενεργούν, σύμφωνα με τα πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας και, στο βαθμό κατά τον οποίο εφαρμόζονται από αυτά, τις συνιστώμενες πρακτικές, που καθιερώθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και ορίσθηκαν ως Παραρτήματα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Θα απαιτούν όπως οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη τα οποία είναι εγγεγραμμένα στα Μητρώα τους ή οι εκμεταλλευόμενοι αεροσκάφη οι οποίοι έχουν τον κύριο τόπο εργασίας τους ή τη μόνιμη κατοικία τους στην επικράτειά τους, καθώς και οι εκμεταλλευόμενοι αεροδρόμια τα οποία ευρίσκονται στο έδαφός τους, ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις περί αεροπορικής ασφάλειας. Στην παράγραφο αυτή, η μνεία στα πρότυπα αεροπορικής ασφάλειας περιλαμβάνει οποιαδήποτε διαφορά η οποία γνωστοποιήθηκε από το ενδιαφερόμενο Μέρος. Κάθε Μέρος θα παρέχει έγκαιρη προειδοποίηση προς το άλλο Μέρος για την πρόθεσή του να γνωστοποιήσει οποιαδήποτε διαφορά, η οποία έχει σχέση με αυτά τα πρότυπα.

5. Κάθε Μέρος συμφωνεί ότι οι αεροπορικές εταιρείες του απαιτείται να τηρούν τις διατάξεις για την ασφάλεια οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο (4), καθώς και εκείνες οι οποίες καθορίζονται από το άλλο Μέρος για την είσοδο, έξοδο ή παραμονή στο έδαφος αυτού του άλλου Μέρους. Κάθε Μέρος θα διασφαλίζει τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων στο έδαφός του για την προστασία των αεροσκαφών, τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους στην οθόνη καθώς και τη διενέργεια των ενδεδειγμένων ελέγχων του πληρώματος του φορτίου και των εφοδίων του αεροσκάφους πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης. Επίσης, κάθε Μέρος θα ανταποκρίνεται θετικά σε κάθε αίτημα του άλλου Μέρους για τη λήψη λογικών ειδικών μέτρων ασφαλείας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής.

6. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατακράτησης αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων εναντίον της ασφάλειας των επιβατών, του πληρώματος, του αεροσκάφους, των αεροδρομίων και των αεροναυτιλιακών βοηθημάτων, τα Μέρη θα αλληλοβοηθούνται, διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις οι οποίες έχουν σκοπό να τερματισθεί γρήγορα και με ασφάλεια ένα παρόμοιο συμβάν ή η απειλή ενός παρόμοιου συμβάντος.

7. Όταν ένα Μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το άλλο Μέρος ή οι αεροπορικές εταιρείες του άλλου Μέρους δεν τηρούν τις διατάξεις για την αεροπορική ασφάλεια του παρόντος άρθρου, τότε οι Αεροπορικές Αρχές του Μέρους τούτου δύνανται να ζητήσουν άμεσες διαβου-

λεύσεις με τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Μέρους. Στην περίπτωση αποτυχίας επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας, μέσα σε τριάντα (30) μέρες από την ημερομηνία της αίτησης για διαβουλεύσεις, τούτο θα αποτελεί βάση λήψης αποφάσεως για την παρακράτηση, ανάκληση, περιορισμό ή επιβολή όρων στην άδεια λειτουργίας ή την άδεια τεχνικής εκμετάλλευσης αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Μέρους. Όταν απαιτείται, λόγω του επείγοντος, το οποίο ενέχει άμεση και εξαιρετική απειλή για την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος ή του αεροσκάφους, το ένα Μέρος δύναται να λάβει τα κατάλληλα προσωρινά μέτρα για την αντιμετώπιση του κινδύνου πριν από την εκπνοή των τριάντα ημερών. Κάθε μέτρο, το οποίο λαμβάνεται, σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, θα ανακαλείται με τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 8
Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Οι αεροπορικές εταιρείες του ενός Μέρους δύνανται να εγκαταστήσουν γραφεία στο έδαφος του άλλου Μέρους για την προώθηση και την πώληση αεροπορικών μεταφορών.

2. Οι ορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του ενός Μέρους, δύνανται, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Μέρους, τους σχετικούς με την είσοδο, διαμονή και εργασία, να φέρουν και να διατηρούν στο έδαφος του άλλου Μέρους διευθυντικό, ασχολούμενο με τις πωλήσεις, τεχνικό, λειτουργικό και άλλο εξειδικευμένο προσωπικό το οποίο απαιτείται για την παροχή αεροπορικών μεταφορών.

3. Κάθε ορισθείσα αεροπορική εταιρεία δύναται να εκτελεί η ίδια την εξυπηρέτηση εδάφους στο έδαφος του άλλου Μέρους (αυτοεξυπηρέτηση).

Επιπρόσθετα, κάθε ορισθείσα αεροπορική εταιρεία δύναται να επιλέξει κατά την κρίση της για παρόμοιες υπηρεσίες εδάφους μεταξύ των ανταγωνιστικών εταιρειών παροχής παρόμοιου είδους υπηρεσιών, σύμφωνα με τους εθνικούς και τους τοπικούς νόμους. Τα δικαιώματα αυτά θα υπόκεινται μόνο στους φυσικούς περιορισμούς οι οποίοι απορρέουν από τα ληπτέα μέτρα για την ασφάλεια των αεροδρομίων. Σε περίπτωση, κατά την οποία τα εν λόγω μέτρα αποκλείουν αυτοεξυπηρέτηση εδάφους, η εξυπηρέτηση εδάφους θα παρέχεται με ίσους όρους σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες. Οι επιβαρύνσεις θα βασίζονται στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι ομοειδείς αυτές υπηρεσίες θα είναι ανάλογες με το είδος και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών εφόσον είναι δυνατή η αυτοεξυπηρέτηση.

4. Κάθε ορισθείσα αεροπορική εταιρεία δύναται να προωθεί την πώληση αερομεταφορών στο έδαφος του άλλου Μέρους, απευθείας και κατά την κρίση της αεροπορικής εταιρείας, μέσω των πρακτόρων της. Κάθε αεροπορική εταιρεία δύναται να πωλεί παρόμοιες μεταφορές και οποιοδήποτε πρόσωπο είναι ελεύθερο να αγοράζει τις μεταφορές αυτές στο νόμισμα της εν λόγω επικράτειας ή σε ελευθέρως μετατρέψιμα νομίσματα.

5. Κάθε ορισθείσα αεροπορική εταιρεία δύναται να μετατρέπει και να εμβάζει στη χώρα της κατόπιν αιτήσεώς της, τα τοπικά έσοδα τα οποία υπερβαίνουν τα ποσά τα οποία εκταμιεύθηκαν επιτοπίως. Η μετατροπή και το έμβασμα θα εγκρίνονται κανονικά χωρίς περιορισμούς ή φορολογία, στην τιμή συναλλάγματος, η οποία εφαρμόζεται στις τρέχουσες συναλλαγές και εμβάσματα.

Άρθρο 9
Μεταφορά Φορτίου - Αέρος/Εδάφους

Με την επιφύλαξη οποιασδήποτε άλλης διάταξης της παρούσας Συμφωνίας ή του Παραρτήματος, οι εξουσιοδοτημένες αεροπορικές εταιρείες αμιγούς ή μεικτού φορτίου των δύο Μερών θα δύνανται, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο και τους κανονισμούς, να κάνουν χρήση, σε συνδυασμό με διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, οποιασδήποτε επίγειας μεταφοράς φορτίου προς ή από οποιαδήποτε σημεία των εδαφών των δύο Μερών ή σε τρίτη χώρα.

Η χερσαία αυτή μεταφορά θα περιλαμβάνει μεταφορά προς και από όλους τους αερολιμένες που διαθέτουν τελωνειακές διευκολύνσεις και τη μεταφορά φορτίου υπό εναπόθεση. Παρόμοια φορτία, άσχετα αν μεταφέρονται με χερσαία μέσα ή αεροπορικώς, θα έχουν προσπέλαση προς τις τελωνειακές διατυπώσεις και εξυπηρετήσεις.

Οι αεροπορικές εταιρείες θα είναι ελεύθερες να διενεργούν την εκτέλεση των χερσαίων μεταφορών τους ή να την αναθέτουν κατόπιν συμφωνίας σε άλλους χερσαίους μεταφορείς, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, συμπεριλαμβανομένης της χερσαίας μεταφοράς, που διενεργείται από άλλες αεροπορικές εταιρείες και κατ' ανάθεση παρέχοντες αερομεταφορές φορτίου. Αυτές οι συνδυασμένες μεταφορές φορτίου θα μπορούν να παρέχονται με ενιαίο κόμιστρο για τη χερσαία και την αεροπορική μεταφορά, υπό τον όρο ότι οι αποστολείς δεν θα παραπλανώνται σε ό,τι αφορά τις προϋποθέσεις που διέπουν τις μεταφορές αυτές.

Άρθρο 10
Τελωνειακοί Δασμοί και Επιβαρύνσεις

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί με τις απαλλαγές οι οποίες καθορίζονται στο παρόν άρθρο για τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους:

(1) Αμοιβαίες απαλλαγές από οικονομικές περιστολές και περιορισμούς εισαγωγών, καθώς και αμοιβαίες απαλλαγές από όλους τους εθνικούς τελωνειακούς δασμούς και άλλους φόρους, επιβαρύνσεις και τέλη που επιβάλλονται από τις εθνικές αρχές που δεν βασίζονται στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, θα εφαρμόζονται:

(α) Στα αεροσκάφη των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία εκτελούν διεθνείς αεροπορικές μεταφορές και

(β) Στον κανονικό εξοπλισμό, εξοπλισμό εδάφους, ανταλλακτικά (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων), καύσιμα, λιπαντικά, αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, εφόδια αεροσκάφους (είδη άμεσης κατανάλωσης τα οποία προορίζονται για πώληση ή χρήση από τους επιβάτες κατά τη διάρκεια της πτήσης, συμπεριλαμβανομένων, χωρίς περιορισμούς, των τροφίμων, ποτών και αφεψημάτων, του καπνού και άλλων προϊόντων), καθώς και άλλων ειδών τα οποία προορίζονται ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με τη λειτουργία ή συντήρηση των αεροσκαφών εκείνων τα οποία αναφέρονται στην υποπαράγραφο (α) της παρούσας παραγράφου, εφόσον τα εν λόγω είδη:

(ι) έχουν εισαχθεί ή προμηθεύθηκαν στο έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο χορηγεί την απαλλαγή, για τη λειτουργία ή τη συντήρηση αεροσκαφών ανεξάρτητα εάν ή όχι τα εν λόγω είδη καταναλίσκονται καθ' ολοκληρίαν στο εν λόγω έδαφος ή

(ιι) κρατούνται στο αεροσκάφος από την άφιξή του μέχρι την αναχώρησή του από το έδαφος του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο χορηγεί την απαλλαγή, ανεξάρτητα εάν τα εν λόγω είδη καταναλίσκονται ή όχι καθ' ολοκληρία στο έδαφός του.

(2) Τα είδη, τα αναφερόμενα στις υποπαραγράφους (α) και (β) της Παραγράφου (1) του παρόντος Άρθρου, δύναται να απαιτηθεί όπως τελούν υπό την επίβλεψη και τον έλεγχο των αρμόδιων αρχών.

(3) Οι απαλλαγές οι οποίες παρέχονται από το παρόν άρθρο θα παρέχονται επίσης όταν οι αεροπορικές εταιρείες του ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, έχουν συμβληθεί με άλλη αεροπορική εταιρεία η οποία επίσης χαίρει παρομοίων απαλλαγών από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για το δανεισμό ή τη μεταφορά στο έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους των ειδών, τα οποία προσδιορίζονται στην παράγραφο (1) του παρόντος Άρθρου.

Άρθρο 11
Τέλη Χρήστη

1. Τα τέλη χρήστη τα οποία δύνανται να επιβληθούν από τις αρμόδιες αρχές επιβολής ή φορείς κάθε Μέρους επί των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Μέρους θα είναι δίκαια, λογικά, χωρίς διακρίσεις και δίκαια κατανεμημένα μεταξύ των κατηγοριών των χρηστών. Σε κάθε περίπτωση οι επιβαρύνσεις του χρήστη θα εκτιμώνται για όλες τις αεροπορικές εταιρείες κάθε Μέρους με όρους οι οποίοι δεν θα είναι λιγότερο ευνοϊκοί από τους πιο ευνοϊκούς όρους οι οποίοι παρέχονται σε οποιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία.

2. Τα τέλη χρήστη που επιβάλλονται στις αεροπορικές εταιρείες του άλλου Μέρους, δύνανται να αντιπροσωπεύουν, χωρίς όμως να υπερβαίνουν, ένα δίκαιο μέρος του συνολικού οικονομικού κόστους των αρμόδιων αρχών επιβολής για την παροχή κατάλληλων αερολιμενικών, αεροναυτιλιακών και αεροπορικής ασφάλειας διευκολύνσεων και υπηρεσιών και στην περίπτωση των αεροδρομίων, δύνανται να παρέχουν ένα λογικό ποσοστό ανταπόδοσης, ύστερα από την απόσβεση. Οι διευκολύνσεις και οι υπηρεσίες για τις οποίες καταβάλλονται τα τέλη θα παρέχονται με αποτελεσματική και οικονομική βάση. Έγκαιρη ενημέρωση θα γίνεται πριν από κάθε αλλαγή στην επιβολή τελών στους χρήστες.

3. Κάθε Μέρος θα ενθαρρύνει τις διαβουλεύσεις μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιβολής τελών ή φορέων στο έδαφός του και των αεροπορικών εταιρειών οι οποίες χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και διευκολύνσεις και θα ενθαρρύνει τις αρμόδιες αρχές επιβολής τελών ή φορείς και τις αεροπορικές εταιρείες να ανταλλάσσουν πληροφορίες στην έκταση που είναι απαραίτητο για την ακριβή εξακρίβωση της λογικότητας των τελών.

Άρθρο 12
Θεμιτός ανταγωνισμός

1. Κάθε Μέρος θα εξασφαλίζει δίκαιη και ίση ευκαιρία για τις ορισθείσες αεροπορικές εταιρείες αμφότερων των Μερών στον ανταγωνισμό της διεθνούς αερομεταφοράς, η οποία απορρέει από την παρούσα Συμφωνία.

2. Κάθε Μέρος θα λαμβάνει όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα στα πλαίσια της δικαιοδοσίας του για την εξάλειψη όλων των ειδών διακρίσεως ή πρακτικών αθέμιτου ανταγωνισμού οι οποίες επιδρούν δυσμενώς στην ανταγωνιστική θέση των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Μέρους.

3. Κανένα Μέρος δεν θα περιορίσει μονομερώς τον όγκο της κίνησης, τη συχνότητα ή την τακτικότητα των δρομολογίων ή τον τύπο ή τους τύπους των αεροσκαφών τα οποία χρησιμοποιούνται από τις ορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Μέρους, εκτός αν άλλως απαιτείται για τελωνειακούς, τεχνικούς, λειτουργικούς ή περιβαλλοντικούς λόγους υπό ομοιόμορφους όρους, σύμφωνα με το άρθρο 15 της Σύμβασης.

4. Κανένα μέρος δεν θα απαιτήσει την υποβολή δρομολογίων εκτός εάν τούτο απαιτείται, σε μία μη διακριτική βάση για την εφαρμογή ενιαίων προϋποθέσεων όπως προβλέπεται από την παράγραφο (3) του παρόντος άρθρου.

Εάν ένα Μέρος απαιτήσει την υποβολή για λόγους πληροφόρησης, θα περιορίσει τις διοικητικές επιβαρύνσεις των προϋποθέσεων και διαδικασιών υποβολής για τους ενδιάμεσους αεροπορικών υπηρεσιών και τις διορισθείσες αεροπορικές εταιρείες του άλλου Μέρους.

5. Κατά την εκτέλεση από τις αεροπορικές εταιρείες κάθε Μέρους των αεροπορικών δρομολογίων τα οποία περιγράφονται στη Συμφωνία, θα λαμβάνονται υπόψη τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Μέρους, ώστε να μην επηρεάζονται αδικαιολόγητα οι υπηρεσίες τις οποίες προσφέρει τούτο στο σύνολο ή σε μέρος των ιδίων διαδρομών.

Άρθρο 13
Τιμολόγηση

1. Κριτήρια έγκρισης τιμών

(α) Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Μέρους θα επιτρέπουν την καθιέρωση τιμών από κάθε ορισθείσα αεροπορική εταιρεία, λαμβάνοντας απαραιτήτως υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των συμφερόντων των χρηστών, του κόστους λειτουργίας, των χαρακτηριστικών του προϊόντος, του λογικού κέρδους και άλλων εμπορικών προϋποθέσεων της αγοράς.

(β) Οι Αεροπορικές Αρχές θα δίδουν ιδιαίτερη προσοχή στις τιμές οι οποίες μπορεί να είναι απορριπτέες επειδή είναι αδικαιολόγητα μεροληπτικές, υπερβολικά υψηλές ή αδικαιολόγητα χαμηλές.

2. Ο Κανών της Χώρας Προέλευσης

(α) Κάθε Μέρος, σύμφωνα με τις διαδικασίες οι οποίες καθορίζονται στην παράγραφο 3, δύναται να εκδίδει προειδοποίηση απόρριψης για τιμές οι οποίες δεν ανταποκρίνονται στα κριτήρια τα οποία καθορίζονται στην παράγραφο 1 αναφορικά με την κίνηση μεταξύ των επικρατειών των Μερών όπου το σημείο εκκίνησης του δρομολογίου (όπως αποδεικνύεται από την γραπτή άδεια αεροπορικής μεταφοράς) ευρίσκεται μέσα στην επικράτεια.

(β) Κανένα Μέρος δεν θα λάβει μονομερή μέτρα για την απόρριψη τιμών οποιασδήποτε ορισθείσας αεροπορικής εταιρείας κάθε Μέρους αναφορικά με κίνηση μεταξύ των επικρατειών των Μερών όπου το σημείο εκκίνησης του δρομολογίου (όπως αποδεικνύεται από τη γραπτή άδεια αεροπορικής μεταφοράς) ευρίσκεται μέσα στην επικράτεια του άλλου Μέρους.

3. Διαδικασίες Υποβολής Τιμών

(α) Κάθε Μέρος δύναται να ζητήσει την υποβολή στις Αεροπορικές Αρχές του των τιμών οι οποίες αφορούν μεταφορά προς ή από την επικράτειά του, από τις ορισθείσες

αεροπορικές εταιρείες αμφότερων των Μερών. Η υποβολή από τις ορισθείσες αεροπορικές εταιρείες, αμφότερων των Μερών, δύναται να ζητηθεί, κατ' ανώτατο όριο, τριάντα (30) ημέρες πριν από την προτεινόμενη ημερομηνία εφαρμογής. Σε μεμονωμένες περιπτώσεις, ένα Μέρος δύναται να επιτρέψει την υποβολή σε χρονικό διάστημα μικρότερο από εκείνο το οποίο προβλέπεται ύστερα από επίσημη αίτηση ορισθείσας αεροπορικής εταιρείας. Εάν ένα Μέρος εξουσιοδοτήσει αεροπορική εταιρεία να εφαρμόσει τιμές με βραχεία προειδοποίηση, οι τιμές θα εφαρμοσθούν την προτεινόμενη ημερομηνία για κίνηση προερχόμενη από την επικράτεια του Μέρους τούτου.

Με κάθε υποβολή τιμών θα δηλώνεται ότι παρεμφερής υποβολή γίνεται και προς τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Μέρους.

(β) Εάν ένα Μέρος πιστεύει ότι οι προτεινόμενες τιμές από ορισθείσα αεροπορική εταιρεία του άλλου Μέρους, για διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ των επικρατειών των δύο Μερών, ή αεροπορικής εταιρείας του άλλου Μέρους για διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της επικράτειας του πρώτου Μέρους και μιας τρίτης χώρας, συμπεριλαμβανομένης σε αμφότερες τις περιπτώσεις της μεταφοράς με βάση INTERLINE OR INTRALINE, δεν συμβαδίζει με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από την παράγραφο (1) του πρόντος Άρθρου, θα γνωστοποιήσει στο άλλο Μέρος τους λόγους για τη διαφωνία του το ταχύτερο δυνατόν, αλλά σε καμία περίπτωση πέραν των δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία υποβολής. Κάθε Μέρος δύναται τότε να ζητήσει διαβουλεύσεις, οι οποίες θα γίνουν το ταχύτερο δυνατό, και σε καμία περίπτωση πέραν των δεκαπέντε (15) ημερών από τη λήψη της γνωστοποίησης της διαφωνίας. Τα Μέρη θα συνεργασθούν για να εξασφαλίσουν την απαραίτητη πληροφόρηση για μια λογική επίλυση του θέματος. Εάν η γνωστοποίηση δεν δοθεί όπως προβλέπεται στην παρούσα παράγραφο, οι τιμές θα θεωρούνται ως εγκριθείσες και θα εφαρμοσθούν από την προτεινόμενη ημερομηνία.

(γ) Εάν τα Μέρη συμφωνήσουν σε μια τιμή για την οποία δόθηκε γνωστοποίηση διαφωνίας, κάθε Μέρος θα καταβάλει προσπάθεια να θέση τη συμφωνία αυτή σε ισχύ. Εάν ένα Μέρος παρακωλύσει την εφαρμογή μιας προτεινόμενης τιμής, σύμφωνα με τις δαιτάξεις της παραγράφου (1) και 3 (β), η αντίστοιχη τιμή που ίσχυε πριν θα παραμείνει σε ισχύ.

4. Εξίσωση Τιμών

Για μεταφορές μεταξύ των επικρατειών των δύο Μερών και μεταξύ της επικράτειας του ενός Μέρους και μιας τρίτης χώρας, οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Μέρους θα επιτρέπουν σε οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία του άλλου Μέρους να προσφέρει ίδιες τιμές μεταξύ των ιδίων σημείων.

Κάθε Μέρος θα επιτρέπει επίσης στις αεροπορικές εταιρείες τρίτων χωρών να προσφέρουν ίδιες τιμές για μεταφορές μεταξύ των επικρατειών των δύο Μερών, υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρχει αμοιβαία μεταχείριση από την ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα.

Άρθρο 14
Διαβουλεύσεις

Κάθε Μέρος δύναται οποτεδήποτε να ζητήσει διαβουλεύσεις σχετικές με την παρούσα Συμφωνία. Παρόμοιες διαβουλεύσεις θα αρχίσουν το συντομότερο δυνατό, αλλά όχι αργότερα από εξήντα (60) ημέρες από την ημερομηνία από την οποία το άλλο Μέρος παραλάβει το αίτημα, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά.

Κάθε Μέρος θα προετοιμάσει και θα παρουσιάσει, κατά τη διάρκεια των εν λόγω διαβουλεύσεων σχετικές αποδείξεις για την υποστήριξη της θέσης του με σκοπό να διευκολύνει τη λήψη τεκμηριωμένων, ορθολογιστικών και οικονομικών αποφάσεων.

Άρθρο 15
Επίλυση διαφορών

1. Οποιαδήποτε διαφορά ήθελε προκύψει από την παρούσα Συμφωνία η οποία δεν επιλύθηκε σε ένα πρώτο γύρο επίσημων διαβουλεύσεων, με εξαίρεση εκείνες οι οποίες δύναται να προκύψουν από την παράγραφο 3 του άρθρου 13 (τιμολόγηση), δύναται να περαπεμφθεί, για απόφαση, με τη συγκατάθεση των Μερών, σε κάποιο πρόσωπο ή σώμα. Εάν τα Μέρη δεν συμφωνήσουν η διαφορά θα υποβληθεί ύστερα από αίτηση οιουδήποτε Μέρους σε διαιτησία σύμφωνα με τις διαδικασίες οι οποίες παρατίθενται κατωτέρω.

2. Η διαιτησία θα διενεργείται από δικαστήριο τριών διαιτητών, το οποίο θα συγκροτείται ως κατωτέρω:

(α) Εντός τριάντα (30) ημερών από τη λήψη αίτησης για διαιτησία, κάθε Μέρος θα διορίζει ένα διαιτητή. Εντός εξήντα (60) ημερών από τον διορισμού των δύο αυτών διαιτητών, οι τελευταίοι θα διορίσουν από κοινού ένα τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα ενεργεί ως πρόεδρος του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

(β) Σε περίπτωση κατά την οποία ένα Μέρος παραλείψει να διορίσει διαιτητή ή σε περίπτωση κατά την οποία ο τρίτος διαιτητής δεν διορισθεί σύμφωνα με την υποπαράγραφο (α) της παρούσας παραγράφου, κάθε Μέρος δύναται να ζήτήση από τον πρόεδρο του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας να διορίσει τον αναγκαιούντα διαιτητή ή διαιτητές, εντός τριάντα (30) ημερών. Εάν ο πρόεδρος του Συμβουλίου είναι της ίδιας εθνικότητας με ένα από τα Μέρη, ο αρχαιότερος Αντιπρόεδρος, ο οποίος δεν αποκλείεται για την ίδια αιτία, θα προβεί στο διορισμό.

3. Εκτός αν άλλως συμφωνηθεί, το Διαιτητικό Δικαστήριο θα καθορίσει τα όρια δικαιοδοσίας του σύμφωνα με την παρούσα Συμφωνία και θα καθορίσει τη δική του διαδικασία. Ύστερα από οδηγίες του Δικαστηρίου ή ύστερα από αίτηση του ενός από τα δύο Μέρη, θα συγκληθεί, το αργότερο σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την πλήρη συγκρότηση του Δικαστηρίου, διάσκεψη για τον προσδιορισμό των συγκεκριμένων θεμάτων υπό διαιτησία και τις ειδικές διαδικασίες οι οποίες θα ακολουθηθούν.

4. Εκτός αν άλλως συμφωνηθεί, κάθε Μέρος θα υποβάλλει υπόμνημα εντός σαρανταπέντε (45) ημερών από την πλήρη συγκρότηση του Δικαστηρίου.

Οι απαντήσεις οφείλουν να δοθούν μέσα σε εξήντα (60) ημέρες το αργότερο. Το Δικαστήριο θα συνεδριάσει με ακροαματική διαδικασία ύστερα από αίτηση του ενός από τα δύο Μέρη ή κατά την κρίση του σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την ημερομηνία που πρέπει να δοθούν οι απαντήσεις.

5. Το Δικαστήριο θα επιδιώξει να εκδώσει γραπτή απόφαση σε τριάντα (30) ημέρες από την ολοκλήρωση της ακροαματικής διαδικασίας ή, σε περίπτωση κατά την οποία δεν συγκληθεί ακροαματική διαδικασία, από την ημερομηνία κατά την οποία θα υποβληθούν αμφότερες οι απαντήσεις. Η

απόφαση της πλειοψηφίας του Δικαστηρίου θα υπερισχύσει.

6. Τα Μέρη δύνανται να υποβάλλουν αιτήματα για διευκρινίσεις επί της απόφασης μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την ημερομηνία επίδοσης και οποιαδήποτε διευκρίνιση που θα γίνει θα εκδίδεται εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την υποβολή του αιτήματος.

7. Κάθε Μέρος, σύμφωνα με την εθνική του νομοθεσία, θα θέτει σε πλήρη ισχύ οποιαδήποτε απόφαση του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

8. Τα έξοδα του Διαιτητικού Δικαστηρίου, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των δαπανών των Διαιτητών, θα κατανέμονται εξίσου μεταξύ των Μερών. Οποιαδήποτε έξοδα του προέδρου του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με τις διαδικασίες της παραγράφου (2) (β) του παρόντος άρθρου θα θεωρούνται ότι αποτελούν μέρος των δαπανών του Διαιτητικού Δικαστηρίου.

Άρθρο 16
Τροποποιήσεις

Τροποποιήσεις στην παρούσα Συμφωνία, εκτός από το Παράρτημα, δύνανται να επέλθουν ύστερα από συμφωνία μεταξύ των Μερών, και θα τίθενται σε ισχύ με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων στις οποίες τα Μέρη θα γνωστοποιούν μεταξύ τους την ολοκλήρωση των απαραίτητων εσωτερικών διαδικασιών κάθε Μέρους. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα δύνανται να επέλθουν ύστερα από συμφωνία μεταξύ των Μερών και θα τίθενται σε ισχύ όταν επιβεβαιωθούν με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 17
Λήξη Ισχύος

1. Κάθε Μέρος δύναται, οποτεδήποτε, να επιδώσει γραπτή προειδοποίηση στο άλλο Μέρος για την απόφασή του να τερματίσει την ισχύ της παρούσας Συμφωνίας.

Τέτοια προειδοποίηση θα αποστέλλεται ταυτόχρονα και προς το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας. Η Συμφωνία αυτή θα τερματίζεται τα μεσάνυκτα (στον τόπο λήψης της προειδοποίησης προς το άλλο Μέρος) αμέσως πριν από την πρώτη επέτειο της ημερομηνίας λήψης της προειδοποίησης από το άλλο Μέρος, εκτός εάν η προειδοποίηση αποσυρθεί με συμφωνία των Μερών πριν από το τέλος της περιόδου.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου (1) του παρόντος άρθρου, η Συμφωνία αυτή θα τερματίζεται πέντε χρόνια μετά την ημερομηνία υπογραφής της. Δύο χρόνια μετά την υπογραφή της Συμφωνίας και πάλιν έξι (6) μήνες πριν από την εκπνοή της Συμφωνίας, τα Μέρη θα έλθουν σε διαβουλεύσεις με σκοπό να επανεξετάσουν την κατάσταση των διμερών αεροπορικών τους σχέσεων.

Άρθρο 18
Πολυμερής Συμφωνία

Εάν αμφότερα τα Μέρη αποδεχθούν πολυμερή Συμφωνία η οποία τεθεί σε ισχύ και καλύπτει οποιοδήποτε θέμα το οποίο καλύπτεται από την παρούσα Συμφωνία, η τελευταία θα τροποποιηθεί κατά τρόπο ώστε να προσαρμοσθεί με τις διατάξεις της πολυμερούς Συμφωνίας.

Άρθρο 19
Καταχώρηση στο Διεθνή Οργανισμό
Πολιτικής Αεροπορίας

Η παρούσα Συμφωνία καθώς και όλες οι τροποποιήσεις οι οποίες θα γίνουν θα καταχωρηθούν στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 20
Έναρξη Ισχύος

Τα Μέρη συμφωνούν να εφαρμόσουν τους όρους της παρούσας Συμφωνίας προσωρινά από της υπογραφής της, εκκρεμούσας της έναρξης ισχύος της. Η Συμφωνία αυτή θα τεθεί σε ισχύ από την ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων, με τις οποίες η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής γνωστοποιούν η μια στην άλλη ότι οι σχετικές συνταγματικές τους διαδικασίες για να τεθεί σε ισχύ η παρούσα Συμφωνία έχουν ολοκληρωθεί.

Σε πίστωση των ανωτέρω οι κατωτέρω υπογράφοντες όντες δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία

Εγένετο, εις δύο αντίτυπα, στην Αθήνα, στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα, καθένα των οποίων θα θεωρείται εξίσου αυθεντικό, σήμερα την τριακοστή πρώτη ημέρα του μηνός Ιουλίου του έτους χίλια εννιακόσια ενενήντα ένα.

ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ	ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΠΟΛΙΤΕΙΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
Νικόλαος Γκελεστάθης	Michael G. Sotirhos

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΑΚΤΙΚΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΤΜΗΜΑ 1

Οι αεροπορικές εταιρείες του ενός Μέρους, τον ορισμό των οποίων προσδιορίζει αυτό το Παράρτημα, θα είναι εξουσιοδοτημένες, σύμφωνα με τους όρους του ορισμού τους, να εκτελούν τακτικά διεθνή αεροπορικά δρομολόγια (1) μεταξύ σημείων στις ακόλουθες διαδρομές και (2) μεταξύ σημείων επί των διαδρομών αυτών και σημείων σε τρίτες χώρες, μέσω σημείων στην Επικράτεια του Μέρους που έχει ορίσει τις αεροπορικές εταιρείες.

Διαδρομές για την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες που ορίζονται από την Κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής:

I. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 3 και 12 της Συμφωνίας, για συνδυασμένα δρομολόγια επιβατών και φορτίου:

Διαδρομή Α: Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν το δικαίωμα να ορίζουν μια αεροπορική εταιρεία στην ακόλουθη διαδρομή: Από Νέα Υόρκη και Βοστώνη μέσω ενός ευρωπαϊκού σημείου (Παρίσι ή Ρώμη) προς σημεία στην Ελλάδα και πέραν προς Κάιρο, Αίγυπτο και Τελ Αβίβ, Ισραήλ. Εάν μια ορισμένη από

τις Ηνωμένες Πολιτείες αεροπορική εταιρεία εξυπηρετεί τη Βοστώνη επί της διαδρομής Δ των Ηνωμένων Πολιτειών, τότε η Βοστώνη δεν θα εξυπηρετείται σ' αυτή τη διαδρομή.

Διαδρομή Β: Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν το δικαίωμα να ορίζουν μια αεροπορική εταιρεία για να εκτελεί δρομολόγια στην ακόλουθη διαδρομή:

Από Νέα Υόρκη και Ουάσιγκτων D.C., μέσω ενός ευρωπαϊκού σημείου (Φραγκφούρτη ή Ρώμη) προς σημεία στην Ελλάδα και πέραν προς δύο σημεία επιλεγόμενα από τις Ηνωμένες Πολιτείες μεταξύ των ακολούθων: Μάναμα, Νταχράν, Κουβέϊτ, Μουσκάτ και Ντόχα, τα οποία μπορεί να αλλάζουν με προειδοποίηση τριάντα (30) ημερών.

Παρατηρήσεις στη διαδρομή Β των Ηνωμένων Πολιτειών:

1. Μέχρι 31 Αυγούστου, 1992, η ορισμένη αυτή αεροπορική εταιρεία θα μπορεί να κάνει χρήση του πενήντα τοις εκατό των θέσεών της για τη μεταφορά κίνησης πέμπτης ελευθερίας μεταξύ σημείων τρίτης χώρας και Ελλάδος κατά τη διαδρομή. Από 1 Σεπτεμβρίου 1992, αυτή η ορισμένη εταιρεία θα μπορεί να κάνει χρήση του εκατό τοις εκατό των θέσεών της για τη μεταφορά κίνησης 5ης ελευθερίας, μεταξύ σημείων τρίτης χώρας και Ελλάδος κατά τη διαδρομή.

2. Μέχρι 31 Αυγούστου 1992, η ορισμένη αυτή αεροπορική εταιρεία θα μπορεί να εκτελεί επτά δρομολόγια την εβδομάδα.

Για την περίοδο από 1 Σεπτεμβρίου 1992, μέχρι 31 Αυγούστου 1993, η ορισμένη αυτή αεροπορική εταιρεία θα μπορεί να εκτελεί έντεκα εβδομαδιαία δρομολόγια από τα οποία τα επτά μπορεί να εκτελούνται χωρίς σταθμό. Από 1 Σεπτεμβρίου 1993, η ορισμένη αυτή εταιρεία θα μπορεί να εκτελεί δεκατέσσερα δρομολόγια την εβδομάδα από τα οποία τα επτά μπορεί να εκτελούνται χωρίς σταθμό.

3. Εάν η ορισμένη αεροπορική εταιρεία στη διαδρομή Α των Ηνωμένων Πολιτειών εξυπηρετεί τη Ρώμη, τότε η Ρώμη δεν θα εξυπηρετείται στη Διαδρομή Β των Ηνωμένων Πολιτειών.

Διαδρομή Γ: Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν το δικαίωμα να ορίζουν μια αεροπορική εταιρεία για να εκτελεί δρομολόγια στην ακόλουθη διαδρομή αρχής γενομένης από το χρόνο κατά τον οποίο η μεταξύ Νέας Υόρκης-Ελλάδος τακτική επιβατική κίνηση για την περίοδο των προηγούμενων δώδεκα μηνών, θα είναι ίση ή μεγαλύτερη του 150 τοις εκατό, της μεταξύ Νέας Υόρκης και Ελλάδας τακτικής επιβατικής κίνησης, που μεταφέρθηκε κατά το ημερολογιακό έτος 1989: Από Νέα Υόρκη μέσω ενός ενδιάμεσου σημείου επιλογής των Η.Π.Α. προς σημεία στην Ελλάδα και πέραν προς ένα σημείο της επιλογής των Η.Π.Α. Το ενδιάμεσο σημείο θα μπορεί να επιλέγεται μεταξύ των ακόλουθων σημείων: Βελιγράδι, Βερολίνο, Βουδαπέστη, Αμβούργο, Ιρλανδία και Βαρσοβία. Το σημείο πέραν θα μπορεί να επιλέγεται μεταξύ των ακόλουθων σημείων: Βομβάη, Καράτσι και Νέο Δελχί.

Διαδρομή Δ: Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν το δικαίωμα να διορίζουν αεροπορικές εταιρείες να εκτελούν δρομολόγια από σημεία άλλα εκτός Νέας Υόρκης μέσω Βελιγραδίου, Βερολίνου, Βουδαπέστης, Φραγκφούρτης, Αμβούργου, Ιρλανδίας, Παρισιού, Ρώμης και Βαρσοβίας προς σημεία στην Ελλάδα και πέραν προς την Βομβάη, Κάιρο, Καράτσι, Νέο Δελχί και Τελ Αβίβ.

Παρατηρήσεις στην Διαδρομή Δ των Ηνωμένων Πολιτειών:

1. Οι Ηνωμένες Πολιτείες μπορεί να ορίσουν μόνο μια αεροπορική εταιρεία για να εξυπηρετεί από τη Βοστώνη και μόνο μια αεροπορική εταιρεία για να εξυπηρετεί από το Σικάγο.

2. Κατά μέγιστο αριθμό επτά εβδομαδιαία δρομολόγια θα μπορούν να εκτελούνται από τη Βοστώνη. Κατά μέγιστο αριθμό επτά εβδομαδιαία δρομολόγια θα μπορούν να εκτελούνται από το Σικάγο.

3. Μόνο μια αεροπορική εταιρεία ορισμένη στη Διαδρομή Δ θα μπορεί να πετά στο Παρίσι.

4. Εάν μια αεροπορική εταιρεία ορισμένη στη Διαδρομή Α ή Β εξυπηρετεί τη Ρώμη, τότε η Ρώμη δεν θα εξυπηρετείται στη Διαδρομή Δ.

5. Εάν η ορισμένη αεροπορική εταιρεία στη Διαδρομή Β εξυπηρετεί την Φραγκφούρτη τότε η Φραγκφούρτη δεν θα εξυπηρετείται στη Διαδρομή Δ.

6. Εάν η ορισμένη αεροπορική εταιρεία στη Διαδρομή Α εξυπηρετεί το Κάιρο, τότε το Κάιρο δεν θα εξυπηρετείται στη Διαδρομή Δ. Εάν η ορισμένη αεροπορική εταιρεία στη Διαδρομή Α εξυπηρετεί το Τελ Αβίβ, τότε το Τελ Αβίβ δεν θα εξυπηρετείται στη Διαδρομή Δ.

II. Για δρομολόγια αμιγούς φορτίου:

Από τις Ηνωμένες Πολιτείες μέσω σημείων στο Ηνωμένο Βασίλειο, Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία και Ιταλία προς σημεία στην Ελλάδα και πέραν προς Ντουμπάϊ, Σιγκαπούρη, Ταϊβάν, Ιαπωνία, Ινδία και τη Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας. Μέχρι 31 Αυγούστου 1992, μόνον το Ηνωμένο Βασίλειο, Βέλγιο, Ντουμπάϊ, Ταϊβάν και Ινδία θα μπορούν να εξυπηρετούνται.

Διαδρομές για την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες που θα ορίζονται από την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας:

I. Για συνδυασμένα δρομολόγια επιβατών και φορτίου:

Διαδρομή Α: Από Ελλάδα προς Νέα Υόρκη και πέραν προς δύο σημεία στον Καναδά της επιλογής της Ελλάδος.

Διαδρομή Β: Από Ελλάδα προς τα συνδυασμένα σημεία Νέα Υόρκη, Βοστώνη και Σικάγο.

Διαδρομή Γ: Από Ελλάδα μέσω ενός ενδιάμεσου σημείου στον Καναδά της επιλογής της Ελλάδας προς τα συνδυασμένα σημεία Βοστώνη και Σικάγο.

Διαδρομή Δ: Από Ελλάδα μέσω ενός ενδιάμεσου σημείου της επιλογής της Ελλάδας στην Ευρώπη προς τρία σημεία στις Ηνωμένες Πολιτείες της επιλογής της Ελλάδας.

II. Για δρομολόγια αμιγούς φορτίου:

Από Ελλάδα μέσω ενδιάμεσων σημείων προς τρία σημεία των Η.Π.Α. της επιλογής της Ελλάδας.

Παρατηρήσεις για όλες τις διαδρομές της Ελλάδας και των Η.Π.Α.:

(Α) Κάθε Μέρος θα μπορεί να αλλάζει τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν, με προειδοποίηση τριάντα (30) ημερών επιδιδόμενη μέσω των διπλωματικών υπηρεσιών.

(Β) Οι ορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Μέρους θα μπορούν να εξυπηρετούν οποιοδήποτε ενδιάμεσο σημείο ή σημείο πέραν, χωρίς γεωγραφικό περιορισμό με βάση το τμήμα της διαδρομής στην οποία δεν ασκούνται δικαιώματα εκμεταλλεύσεως.

(Γ) Ενδιάμεσα σημεία θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως σημεία πέραν και σημεία πέραν θα μπορούν να χρησιμοποιούνται ως ενδιάμεσα σημεία.

(Δ) Δρομολόγια προβλεπόμενα από τις διατάξεις του τμήματος αυτού θα μπορούν να εκτελούνται με οποιονδήποτε τύπο αεροσκάφους, εκτός εάν άλλως προβλέπεται στη Συμφωνία.

ΤΜΗΜΑ 2

Κάθε ορισμένη αεροπορική εταιρεία θα μπορεί, επί πάσης ή όλων των πτήσεων και κατά την κρίση της, να εκτελεί πτήσεις προς την μία ή και προς τις δύο κατευθύνσεις χωρίς γεωγραφικό περιορισμό ή περιορισμό κατεύθυνσης, να εξυπηρετεί σημεία επί των διαδρομών με οποιαδήποτε σειρά και να παραλείπει σταθμούς σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία εκτός της επικράτειας του Μέρους, το οποίο έχει ορίσει την εταιρεία αυτή, χωρίς την απώλεια κανενός δικαιώματος μεταφοράς κίνησης κατ' άλλο τρόπο επιτρεπομένης από τη Συμφωνία αυτή.

ΤΜΗΜΑ 3

Επί οποιουδήποτε διεθνούς τμήματος ή τμημάτων των ανωτέρω διαδρομών (και αυτών που ενδεχομένως θα συμφωνηθούν αργότερα από τα Μέρη), μια ορισμένη αεροπορική εταιρεία, θα μπορεί να πραγματοποιεί διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, χωρίς οποιονδήποτε περιορισμό σε ό,τι αφορά την αλλαγή σε οποιοδήποτε σημείο επί της διαδρομής, του τύπου του χρησιμοποιούμενου αεροσκάφους, δεδομένου ότι στην κατεύθυνση εξόδου η μεταφορά πέραν τέτοιου σημείου αποτελεί συνέχεια της μεταφοράς από την επικράτεια του Μέρους, το οποίο έχει ορίσει την αεροπορική εταιρεία και στην κατεύθυνση εισόδου, η μεταφορά προς την επικράτεια του Μέρους το οποίο έχει ορίσει την αεροπορική εταιρεία αποτελεί συνέχεια της μεταφοράς πέραν του σημείου αυτού.

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPOUBLIC
AND
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the United States of America;

Desiring to promote an international air transport system with the aim of offering to the traveling and shipping public the widest variety of service options;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property and adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Being parties the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and

Desiring to conclude a new agreement covering all commercial air services to replace the Interim Agreement of 1985 and the Memorandum of Understanding of 1985, as amended and extended until October 25, 1991:

Have agreed as follows:

Article 1
DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation or its successor agency, and in the case of the Hellenic Republic, the Civil Aviation Authority or its successor agency;

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(c) "Air Services" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination for remuneration or hire;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment which has entered into force under Article 94 (A) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

(e) "Designated Airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air services charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge.

(g) "Match" means the right to establish at any time, using expedited procedures, an identical or substantially similar price between the same points, on a direct, on line or interline basis, notwithstanding differences in operational conditions relating to airports, routing, distance, timing, connections, aircraft type, aircraft configuration or change of aircraft.

(h) "International air services" means air services which pass through the air space over the territory of more than one State;

(i) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air services;

(j) "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto;

(k) "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property, or facilities; and

(l) "Full economic costs" means the direct cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead.

Article 2
GRANT OF RIGHTS

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air services by

the airlines of the other Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the rights otherwise specified in this Agreement

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to grant the right for one Party's airlines to participate in air services between points in the territory of that other Party.

Article 3
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

(1) Each Party shall have the right to designate an airline or airlines to conduct international air services in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air services specified in the Annex.

(2) On receipt of such a designation, and of applications in the form and manner prescribed from the designated airline for operating authorizations and technical permissions the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application or applications; and

(c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4
REVOCATION OF AUTHORIZATION

(1) Each Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both;

(b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

(c) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs (1) (b) or (1) (c) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

(3) This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit or condition air services in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5
APPLICATION OF LAWS

(1) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

(2) While entering, within or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6
SAFETY

(1) Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 7
AVIATION SECURITY

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an intergral part of this Agreement.

(2) The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety on passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation

security.

(3) The Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(4) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and that operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. In this paragraph, the reference to aviation security standards includes any difference notified by the Party concerned. Each Party shall give advance information to the other Party of its intention to notify any difference relating to such standards.

(5) Each Party agrees that its airlines are required to observe the security provisions referred to in paragraph (4), and those required by the other Party for entrance into, departure from or while within the territory of that other Party. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate cheks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also act positively upon any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(7) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party or the other Party's airlines have departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the date of such request for consultations will constitute grounds for a decision to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party. When required by an emergency involving an immediate and extraordinary threat to the safety of passengers, crew, or aircraft, a Party may take interim appro priate action to meet the threat prior to the expiration of 30 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance with the provisions of this Article.

Article 8
COMMERCIAL OPPORTUNITIES

(1) The airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party for promotion and sale of air ser vices.

(2) The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

(3) Each designated airline may perform its own ground- handling in the territory of the other Party ("self-handling"). In addition, each designated airline may, at its option, select among competing agents for such services in accordance with national of local law. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services if self-handling were possible.

(4) Each designated airline may engage in the sale of air services in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(5) Each designated airline may convert and remit to its country on demand, local revenues in excess of sums locally dis bursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance.

Article 9
CARGO AIR/SURFACE TRANSPORTATION

Notwithstanding any other provision of this Agreement or Annex, designated all-cargo or combination airlines of both Parties shall be permitted, in accordance with applicable laws and regulations, to employ in connection with international air services any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries. Such surface transport shall include transport to and from all airports with customs facilities and the transport of cargo in bond. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own suface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, in accordance with applicable laws, including surface transportations operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo vices may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to

the facts concerning such transportation.

Article 10
CUSTOM DUTIES AND CHARGES

Each Party agrees to the exemptions as specified in this Article for the airlines of the other Party:

(1) Reciprocal exemptions from economic import restrictions and limitations, as well as reciprocal exemptions from all national customs duties and other taxes, charges and fees imposed by the national authorities not based on the cost of services provided, shall be applicable to:

(a) Aircraft of the airline of the other Party operated in international air services, and

(b) regular equipment, ground equipment, spare parts (includ ing engines), fuel, lubricants, consumable technical supplies, air craft stores (articles of a readily consumable nature destined for sale to or use by passengers during flight including but not limited to food, beverages and liquor, tobacco and other products), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of such aircraft referred to in subparagraph (a) of this paragraph, if such items are:

(i) introduced into or supplied in the territory of the Party granting the exemption, for the operation or servicing of aircraft, whether or not such items are consumed wholly within that territory; or

(ii) retained on board the aircraft from arrival in, until departure from, the territory of the Party granting the exemption whether or not such items are consumed wholly within that territory.

(2) Items referred to in subparagraphs (a) and (b) of paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision and control of the appropriate authorities.

(3) The exemptions provided for by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraph (1) of this Article.

Article 11
USER CHARGES

(1) User charges which may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, user charges shall be assessed on all airlines of each Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full economic cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, air navigation, and aviation security facilities and services, and in the case of airports, may provide for a reasonable rate of return, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges.

(3) Each Party shall encourages consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities of bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary for an accurate review of the reasonableness of the charges.

Article 12
FAIR COMPETITION

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air services covered by this Agreement.

(2) Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

(3) Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operation or enviromental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(4) Neither Party shall require the filling of schedules, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform conditions as foreseen by paragraph (3) of this Article. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filings requirements and procedures on air services intermediaries and on designated airlines of the other Party.

(5) In the operation by the airlines of either Party of the air services described in the Agreement, the interest of the air lines of the other Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes.

Article 13
PRICING

(1) Criteria for Approval of Prices

(a) The aeronautical authorities of each Party shall allow prices to be established by each designated airline taking due regard of all relevant factors including the interests of users, the cost of operation, characteristics of product, reasonable profit and other commercial considerations in the marketplace.

(b) The aeronautical authorities shall give particular attention to prices which may be objectionable because they are unjustifiably discriminatory, excessively high or unjustifiably low.

(2) Country of Origin Rule

(a) Each Party, in accordance with the procedures set forth in paragraph (3), may issue a notice of disapproval for prices which do not meet the criteria set forth in paragraph (1) with respect to traffic between the territories of the Parties where the first point on the

itinerary (as evidenced by the document authorizing trasportation by air) is in its own territory.

(b) Neither Party shall take unilateral action to disapprove prices of any designated airline of either Party with respect to traffic between the territories of the Parties where the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in the territory of the other Party.

(3) Price Filing Procedures

(a) Each Party may require filing with its Aeronautical Authorities of prices for carriage to or from its territory by designated airlines of both Parties. Filing by the designated airlines of both Parties may be required no more than 30 days prior to the proposed date of effectiveness. In individual cases, a Party may permit filing on shorter notice than it requires, upon formal request of a designated airline. If a Party authorizes an airline to implement a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Party. All price filings shall state that a comparable filing is being made with the aeronautical authorities of the other Party.

(b) If either Party believes that a price proposed by a designated airline of the other Party for international air services between the territories of the Parties, or by an airline of the other Party for international air services between the territory of the first Party and a third country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis, is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible, but in no event later than 15 days after the filing date. Either Party may then request consultations, which shall be held as soon as possible, and in no event later than 15 days after receipt of a notice of dissatisfaction. The Parties shall cooperate in securing infirmation necessary for reasoned resolution of the issue. If notification is not given as provided in this paragraph, the price shall be deemed to be approved and shall become effective on the proposed date.

(c) If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If a Party prevents a proposed price from becoming effective in accordance with the provisions of paragraphs (1) and 3 (b), the comparable price previously in effect shall remain in effect.

(4) Matching

For carriage between the territories of the Parties, and between the territory of one Party and a third country, the aeronautical authorities of each Party shall permit any airline of the other Party to match any price between the same points. Each Party shall also permit airlines of third countries to match prices for carriage between the territories of the Parties, subject to reciprocal treatment by the third country concerned.

Article 14
CONSULTATIONS

Either Party at anytime, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Each Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

Article 15
SETTLEMENT OF DISPUTES

(1) Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by a first round of formal consultations, except those which may arise under paragraph 3 of Article 13 (Pricing), may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request of arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the International Civil Aviation Organization Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its juridiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed, early Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the International Civil Aviation Organization

Council in connection with the procedures of Paragraph (2) (b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 16
AMENDMENTS

Amendments to the body of this Agreement may be effected by agreement between the appropriate authorities of the Parties and shall be brought into force through each Party's necessary internal procedures. Amendments to the Annex may be effected by agreement between the appropriate authorities of the Parties and shall come into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17
TERMINATION

(1) Either Party may, at anytime, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

(2) Notwithstanding paragraph (1) of this Article, this Agreement shall expire five years after the date of signature. Two years after signature of the Agreement, and again six months before the expiration of the Agreement, the Parties shall hold consultations to review the state of their bilateral aviation relations.

Article 18
MULTILATERAL AGREEMENT

If a multilateral agreement, accepted by both Parties, concerning any matter covered by this Agreement enters into force, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the multilateral Agreement.

Article 19
REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20
ENTRY INTO FORCE

The Parties agree to apply the terms of this Agreement provisionally upon signature, pending its entry into force. This Agreement shall enter into force upon exchange of diplomatic notes, in which the Government of the Hellenic Republic and the Government of the United States of America notify each other that their respective Constitutional requirements for entry into force of this Agreement have been satisfied.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the Agreement.

DONE IN DUPLICATE AT ATHENS IN THE GREEK AND ENGLISH LANGUAGES EACH OF WHICH SHALL BE OF EQUAL AUTHENTICITY, THIS THIRTY-FIRST DAY OF JULY, NINETEEN HUNDRED AND NINETY ONE.

FOR THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC	FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
Nicolaos Gelestathis	Michael G. Sotirhos

ANNEX
SCHEDULED AIR SERVICE

SECTION 1

Airlines of one Party whose designation identifies this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled interrnational air services between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Party which has designated the airlines.

Routes fot the airline or airlines designated by the Government of the United States of America:

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 12 of the Agreement, for passenger and cargo combination service:

Route A: The United States has the right to designate one airline on the following route: From New York and Boston via one European point (Paris or Rome) to points in Greece and beyond Cairo, Egypt and Tel Aviv, Israel. If a U.S. designated airline serves Boston on U.S. route D, then Boston shall not be served on this route.

Route B: The United States has the right to designate one airline to operate on the following route: From New York and Washington, D.C. via one European point (Frankfurt or Rome) to points in Greece and beyond to two points to be selected by the United States from among the following: Manama, Dhahran, Kuwait, Muscat, and Doha, which may be changed on 30 days notice.

Notes to U.S. Route B:

1. Until August 31, 1992, this designated aitline may use fifty percent of its seats for the carriage of fifth freedom traffic between third country points and Greece on the route. From September 1, 1992, this designated airline may use hundred percent of its seats for the carriage of fifth freedom traffic between third country points and Greece on the

2. Until August 31, 1992, this designated airline may operate seven weekly frequencies. For the period September 1, 1992 throught August 31, 1993, this designated airline may operate eleven weekly frenquencies, of which seven may be nonstop. From September 1, 1993, this designated airline may operate fourteen weekly frequencies, of which seven may be nonstop.

3. If the designated airline on U.S. Route A is serving Rome, then Rome shall not be served on U.S. Route B.

Route C: The United States has the right to designate one airline to operate service on the following route

effective at such time as the New York - Greece scheduled passenger traffic for the previous twelve month period shall have been equal to or greater than 150 percent of the New York - Greece scheduled passenger traffic carried in calendar year 1989: from New York via one intermediate point of U.S. choice to points in Greece and beyond to one point of U.S. choise. The intermediate point may be selected from among the following points: Belgrade, Berlin, Budapest, Hamburg, Ireland Warsaw. The beyond point may be selected from among the folloving points: Bombay, Karachi and New Delhi.

Route D: The United States has the right to designate airlines to operate service from points other than New York via Belgrade, Berlin, Budapest, Frankfurt, Hamburg, Ireland, Paris, Rome and Warsaw to points in Greece and beyond to Bombay, Cairo, Karachi, New Delhi and Tel Aviv.

Notes to U.S. Route D:

1. The United States may designate only one airline to serve from Boston and only one airline to serve from Chicago.

2. A maximum of seven weekly frequencies may be operated from Boston. A maximum of seven weekly frequencies may be operated from Chicago.

3. Only one airline designated on Route D may serve Paris.

4. If a designated airline on either Route A or B is serving, then Rome shall not be served on Route D.

5. If the designated airline on Route B is serving Frankfurt, then Frankfurt shall not be served on Route D.

6. If the designated airline on Route A is serving Cairo, then Cairo shall not be served on Route D. If the designated airline on Route A is serving Tel Aviv, then Tel Aviv shall not be served on Route D.

II. For all-cargo service:

From the United States via points in the United Kingdom, Belgium, France, Germany and Italy to points in Greece and beyond to Dubai, Singapore, Taiwan, Japan, India, and the People's Republic of China. Until August 31, 1992, only the United Kingdom, Belgium, Dubai, Taiwan and India may be served.

Routes for the airline or airlines designated by the Goverment of the Hellenic Republic:

1. For passenger and cargo combination service:

Route A: From Greece to New York and beyond to two points in Canada of Greece's choice.

Route B: From Greece to the coterminal points New York, Boston and Chicago.

Route C: From Greece via one intermediate point in Canada of Greece's choice to the coterminal points Boston and Chicago.

Route D: From Greece via one intermediate point of Greece's choice in Europe to three points in the United States of Greece's choice.

II. For all-cargo service:

From Greece via intermediate points to three U.S. points of Greece's choice.

Notes to all U.S. and Greek routes:

(A) Each Party may change its intermediate or beyond points on 30 days' prior notice transmitted throught diplomatic channels.

(B) The designated airlines of each Party may serve any interrmediate point or beyond point without geographic limitation on a blind sector basis.

(C) Intermediate points may be used as beyond points and beyond points may be used as intermediate points.

(D) Services provided under this section may be operated with any type of aircraft, unless otherwise specified in this Agreement.

SECTION 2

Each designated airline may, on any or all flights and at its option, operate flights in either or both directions and without directional or geographic limitation, serve points on the routes in any order, and omit stops at any point or points outside the territory of the party which has designated that airline without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

SECTION 3

On any international segment or segments of the routes above (and as may be later agrred upon by the Parties), a designated airline may perform international air services without any limitation as to change, at any point on the route, in type of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transortation beyond such point is a cntinuation of the transportation from the territory of the Party which has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party which has designated the airline is a continuation of the transportation beyond such point.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από την δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας μετά του Παραρτήματός της που κυρώνονται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 20 της Συμφωνίας.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως Νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 26 Μαρτίου 1992

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΑΝΤ. ΣΑΜΑΡΑΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΣΤΕΦ. ΜΑΝΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚ. ΓΚΕΛΕΣΤΑΘΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 1992

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΙΧ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Εκδίδει την ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ από το 1833

Διεύθυνση :	Καποδιστρίου 34	Οι Υπηρεσίες του **ΕΘΝΙΚΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ**
Ταχ. Κώδικας:	104 32	
TELEX :	22.3211 YPET GR	λειτουργούν καθημερινά από **8.00' έως 13.30'**

ΧΡΗΣΙΜΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

* Πώληση ΦΕΚ όλων των Τευχών Σολωμού 51 τηλ.: 52.39.762
* ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ: Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.188
* Για φωτοαντίγραφα παλαιών τευχών στην οδό Σολωμού 51 τηλ.: 52.48.141
* Τμήμα πληροφόρησης: Για τα δημοσιεύματα των ΦΕΚ Καποδιστρίου 25 τηλ.: 52.25.713 – 52.49.547

* Οδηγίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.48.785

Πληροφορίες για δημοσιεύματα Ανωνύμων Εταιρειών και ΕΠΕ τηλ.: 52.25.761

* Αποστολή ΦΕΚ στην επαρχία με καταβολή της αξίας του δια μέσου Δημοσίου Ταμείου Για πληροφορίες: τηλ.: 52.48.320

Τιμές κατά τεύχος της ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ:

Κάθε τεύχος μέχρι 8 σελίδες δρχ. 60. Από 9 σελίδες μέχρι 16 δρχ. 100, από 17 έως 24 δρχ. 120

Από 25 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σέλιδου ή μέρους αυτού) αυξάνεται κατά 40 δρχ.

Μπορείτε να γίνετε συνδρομητής για όποιο τεύχος θέλετε. Θα σας αποστέλλεται με το Ταχυδρομείο.

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ

Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 2531			Κωδικός αριθ. κατάθεσης στο Δημόσιο Ταμείο 3512	
Η ετήσια συνδρομή είναι:			Ποσοστό 5% υπέρ του Ταμείου Αλληλοβοηθείας του Προσωπικού (ΤΑΠΕΤ)	
α) Για το Τεύχος Α'	Δρχ.	13.000	Δρχ.	650
β) » » » Β'	»	23.000	»	1.150
γ) » » » Γ'	»	7.000	»	350
δ) » » » Δ'	»	22.000	»	1.100
ε) » » » Αναπτυξιακών Πράξεων	»	15.000	»	750
στ) » » » Ν.Π.Δ.Δ.	»	7.000	»	350
ζ) » » » ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	»	4.000	»	200
η) » » » Δελτ. Εμπ.& Βιομ. Ιδ.	»	7.000	»	350
θ) » » » Αν. Ειδικού Δικαστηρίου	»	2.000	»	100
ι) » » » Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	»	50.000	»	2.500
ια) Για όλα τα Τεύχη	»	100.000	»	5.000

Πληροφορίες: τηλ. 52.48.320